

za KIEROWNICĄ

Nr 8 (52)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY | Warszawa 16—30 kwietnia 1951 | Cena 75 gr

W NUMERZE:

ŻOŁNIERZE NASZEJ SŁUŻBY ODPOWIADAJĄ NA CZYN 1 MAJOWY MAS PRACUJĄCYCH

Zbliża się 1 Maja — święto narodu polskiego. Na wezwanie metalowców Zakładów Pruszkowskich masy pracujące naszego kraju czczą godnie ten wielki dzień wzmożeniem swego udziału w Narodowym Froncie walki o pokój i Plan 6-letni.

Codziennie napływają meldunki o nowych zobowiązaniach górników, hutników, robotników wszelkich zakładów przemysłowych, kolejarzy, robotników rolnych, inteligencji pracującej — całego świata pracy w Polsce.

Inne meldunki podają osiągnięte sukcesy w realizacji 1-Majowego Czynu. Głoszą one przekroczenie norm produkcyjnych, podają uzyskane oszczędności i ponadplanową produkcję, stwierdzają podniesienie na wyższy poziom form socjalistycznego współzawodnictwa.

Do Czynu 1-Majowego stanął cały naród polski, który dzięki wskazaniom VI Plenum KC Partii, zrozumiał, że walka o wykonanie Planu 6-letniego i walka o pokój jest sprawą wszystkich uczciwych Polaków.

Ten wspaniały zryw polskiej klasy robotniczej oceniają w pełni żołnierze naszego ludowego wojska. Walka bowiem o lepsze jutro ojczyzny prowadzona przez robotników miast i wsi, przez pracującą inteligencję jest również sprawą każdego żołnierza. Żołnierz rozumie, że walka ta jest wzmocnieniem naszej obronności i niepodległości. Zobowiązuje ona do wzmożonego wysiłku. Każe za przykładem przodowników pracy dążyć ze wszystkich sił do dalszego podniesienia swego bojowego i politycznego wyszkolenia, stawać się przodownikami we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby.

Sukces robotników i inżynierów Zakładów Starachowickich, uruchomienie przez nich po raz pierwszy w Polsce taśmowego montażu samochodów ciężarowych oraz inne osiągnięcia polskiego przemysłu motoryzacyjnego szczególnie pobudzają żołnierzy naszej służby do jeszcze bardziej wzmożonej troski o powierzony im sprzęt — własność ludowego państwa.

Na list metalowców pruszkowskich do żołnierzy, byłych pracowników Zakładów, których pragną widzieć przodownikami żołnierskiej służby, odpowiedzieli również kierowcy i mechanicy WP nowymi osiągnięciami w oszczędnośc i racjonalizatorstwie, zwiększeniem przebiegów międzynajrawczych, dalszym umocnieniem siły bojowej wojska.

I tak w jednej z jednostek samochodowych młody ZMP-owiec kpr. Proczek zaapelował o podjęcie oszczędności paliwa i sprzętu systemem Lidii Korabielnikowej. Już teraz większość jego kolegów, kierowców i mechaników pochwalić się może uzyskanymi wynikami, pracując na zaoszczędzonym paliwie i materiale.

Warsztatowcy jednego z okręgów wojskowych za przykładem czołowego racjonalizatorstwa naszej służby kpr. Urgacza postanowili podnieść na jeszcze wyższy poziom konserwację i obsługę pojazdów mechanicznych i zwiększyć parzepustowość Stacji Obsługi Samochodów.

Wszędzie tam, gdzie trwają kursy samochodowe dążą żołnierze do uzyskania bardzo dobrych i dobrych ocen ze wszystkich przedmiotów, a prowadząc kolektywnie naukę własną udzielają wydatnej pomocy słabszym kolegom.

Szereg jednostek melduje o wykonaniu z inicjatywy żołnierzy specjalnych pomocy naukowych i przyrządów dla sal motoryzacyjnych na obozach letnich. W trosce o dobre wykorzystanie ćwiczeń polowych powtarzają żołnierze materiały szkoleniowe zimowego okresu, aby w czasie praktycznego ich przerabiania w polu uzyskać pełną sprawność bojową i techniczną.

W ten sposób żołnierze służby samochodowej porwani entuzjazmem 1-Majowego Czynu mas pracujących jeszcze bardziej umacniają siłę i bojowość naszego wojska. Wiedzą oni bowiem dobrze że Ludowe Wojsko Polskie jest dziś gwarantem niepodległości naszej ojczyzny, że skutecznie zabezpiecza wykonanie wielkiego Planu 6-letniego, że stoi niezłomnie u boku Armii Radzieckiej i armii krajów demokracji ludowych na straży pokoju.

INICJATOR WSPÓŁZAWODNICTWA



Na naradzie kierowców i warsztatowców w jednej z jednostek samochodowych, członek PZPR kpr. St. Urgacz wezwał żołnierzy naszej służby do walki o przedłużenie żywotności pojazdów mechanicznych. On sam zobowiązał się do udzielania koleżeńskiej pomocy w usuwaniu najdrobniejszych nawet uszkodzeń w samochodach.

Apelem swym zmobilizował kpr. Urgacz wszystkich warsztatowców do jeszcze bardziej wytężonej pracy. Stacje Obsługi Samochodowej okręgu pomorskiego odpowiedziały na apel kpr. Urgacza przystąpieniem do walki o przodownictwo na każdym odcinku pracy.

PODNIESIENIE NORM PRZEBIEGU

Dobrze konserwuje swą „Skodę" szer. Zb. Jasiński. W czasie Przeglądu uzyskał on doskonałe wyniki, które świadczą o jego wysokiej świadomości i sumiennej pracy.

Zobowiązaniem szer. Jasińskiego jest przedłużenie okresu przebiegu opon o 5 tys. km., jest jego walka o przedłużenie żywotności pojazdu mechanicznego.

Do walki tej stanął na apel kpr. Urgacza, wystosowany do wszystkich warsztatowców i kierowców okręgu.





Kierowcy i mechanicy naszej służby odpowiadają na czyn 1-Majowy mas pracujących podniesieniem siły bojowej wojska.

SOLIDARYZUJEMY SIĘ Z MANIFESTEM PKOP

W pięknie udekorowanej świetlicy zebrali się kierowcy jednostki oficera Miśkiewicza, by dać wyraz swej solidarności z Manifestem Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju i uchwałami berlińskiej sesji Światowej Rady Pokoju.

Świadomi obowiązków, jakie nakłada na nich dowództwo i klasa robotnicza, zebrali się, by swymi zobowiązaniami w pracy i szkoleniu dać swój wkład w wielkie dzieło obrony Pokoju.

W krótkich żołnierskich słowach, wyrażają swe gorące umiłowanie pokoju, przy czym nadmieniają, że jeśli zajdzie potrzeba jego obrony, potrafią go bronić.

— Aby zapewnić Pokój — mówi str. strz. Pigła Władysław, aktywny członek partii — musimy podnieść na jeszcze wyższy poziom sprawność bojową naszych samochodów, przez dokładniejszą konserwację ich i lepiej zorganizowane przeglądy techniczne. V

Następnie wpływają zobowiązania od podoficerów zaw. T. Cywińskiego, T. Matejki, A. Półtoraka, szer. Michalskiego, szer. Piotrowskiego i innych, które usprawnią i podniosą wydajność pracy, a tym samym pozwolą wykonać w zupełności zadania postawione przez dowództwo jednostce.

O WIĘKSZĄ OSZCZĘDNOŚĆ



ZMP-owiec, st. szer. Kuśmirski, jako jeden z pierwszych podjął apel kpr. Grabczaka o zwiększenie oszczędności materiałów pędnych i sprzętu. W marcu br. zaoszczędził on m. in. 404 litrów benzyny.

Zobowiązaniem kierowcy st. szer. Kuśmirskiego jest uzyskanie dalszych sukcesów na tym odcinku. Postanowił on bowiem nie ograniczać się do oszczędności benzyny, lecz rozpoczął walkę o oszczędność ogumienia i zwiększył troskę o stan techniczny swego pojazdu.

MAMY DOBRYCH MECHANIKÓW

Członek PZPR, st. szer. Wierzbik i ZMP-owiec szer. Baron, to mechanicy samochodowi, którzy utrzymują samochody naszej jednostki w pełnej sprawności technicznej. W miejscu pracy wzorowych warsztatowców jest zawsze czysto, narzędzia są poukładane, dzięki czemu wszystkie naprawy przy pojazdach odbywają się szybko i sprawnie.

Chwali ich ofiarną pracę dowódca plutonu oficer Rajkiewicz, a koledzy młodszego rocznika, z którymi nasi mechanicy dzielą się swym doświadczeniem, poznają szybko zasady obsługi i naprawy motorowego sprzętu.

Z chwilą podjęcia Czynu 1-Majowego przez polską klasę robotniczą mechanicy zobowiązali się oni do przedterminowego przygotowania powierzonych im pojazdów do Generalnego Przeglądu oraz do udzielenia wydatnej pomocy mniej wykwalifikowanym kolegom.

Czynem swym st. szer. Wierzbik i szer. Baron udowodnili, że są nie tylko wartościowymi mechanikami, lecz również uświadomionymi obywatelami Ludowego Państwa.



gen. bryg. A. MATWIJEWSKI

ZADANIA KIEROWCY NA OBOZACH LETNICH

Pozostał nam już tylko ostatni miesiąc szkolenia w warunkach koszarowych: w salach wykładowych i motoryzacyjnych.

Zbliża się okres wyjścia wojska na obozy letnie, w których szkolenie zostanie zbliżone do rzeczywistych warunków bojowych, a wszystkie zajęcia przeniesione będą w pole na strzelnice i poligon.

Kierowcy pojazdów mechanicznych zmuszeni będą pracować w nowych warunkach, zasadniczo różniących się od warunków dotychczasowej pracy w koszarach. Warunki te będą niewątpliwie cięższe i bardziej skomplikowane tak pod względem prowadzenia jak i obsługi pojazdów mechanicznych.

Kierowca, który przyzwyczaił się prowadzić samochód po dobrej szosie lub na ulicy, będzie teraz jeździł po drogach terenowych, piaszczystych, często w rozmokłym terenie o gliniastym podłożu. W tych warunkach oprócz nabytej wiedzy i praktyki kierowca powinien posiadać orientację i bystrość, dyktujące mu kiedy, gdzie i z jaką szybkością należy jechać, jak pokonywać przeszkody drogowe w postaci stromych wzniesień, rowów, kamieni, pni ściętych drzew, jak również odcinków zabłoconej lub piaszczystej drogi. Tego właśnie kierowca powinien zacząć uczyć się już teraz wykorzystując rady i doświadczenie starszych kolegów.

Jednak to jeszcze nie wszystko. Praca w obozie jest bowiem bardzo różnorodna i intensywna. Składa się ona z licznych wyjazdów na ćwiczenia, strzelania, alarmów dziennych, nocnych itp.

Dlatego kierowca powinien utrzymywać pojazd mechaniczny w stałej i pełnej sprawności technicznej, aby w każdej chwili był gotów do wyjazdu.

Ale sprawność techniczna pojazdu zależy nie tylko od umiejętnej i rozumnej eksploatacji, a także od starannej, codziennej obsługi. Dlatego też kierowca powinien doskonale znać budowę i zasady obsługi powierzonego mu pojazdu mechanicznego, za który ponosi całkowitą odpowiedzialność. Aby dobrze poznać swoją maszynę należy teraz uczyć się dużo i wytrwale.

Na obozach letnich na zajęcia teoretyczne przeznacza się mało czasu, ponieważ szkolenie nastawione jest na sprawdzenie przerobionego w zimie materiału, pogłębienie nabytej wiedzy praktyką w polu w warunkach zbliżonych do rzeczywistości bojowej. Wobec tego przed wyjściem na obozy letnie kierowca powinien być wszechstronnie teoretycznie przygotowany w swej specjalności, w przeciwnym bowiem razie wskutek jego ignorancji lub niedbalstwa może się nie udać np. ćwiczenie całego plutonu, który przewozi się samochodem holując w dodatku działo, lub inny pojazd o dużym znaczeniu bojowym.

Dlatego też radzimy: kierowcy wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych! Wykorzystujcie wszelkie pomoce szkolne waszej jednostki, wykorzystujcie całą literaturę techniczną, wiedzę i praktykę doświadczonych kolegów i dowódców.

Na obozie letnim kierowca przejdzie równocześnie intensywne przeszkolenie bojowe. Kierowca jest bowiem przede wszystkim żołnierzem. Dlatego powinien umieć celnie strzelać, wykorzystywać teren, dobrze się kryć, odpierać ataki npla, umieć bronić i chronić swój pojazd od odłamków i pocisków artylerii oraz od napadów z powietrza. Wszystkie te ćwiczenia przerobi kierowca praktycznie na obozach letnich, natomiast teoria budowy i wykorzystania pojazdów mechanicznych powinna być już przerobiona w okresie zimowego szkolenia.

Obsługa pojazdów mechanicznych na obozie letnim będzie znacznie bardziej skomplikowana, ponieważ warunki polowej służby parkowej będą się zasadniczo różniły od warunków obsługi w miejscu stałego zakwaterowania.

Mechanicy samochodowi i traktorowi powinni na obozie letnim wykazać inicjatywę odnośnie urządzenia poszczególnych miejsc obsługi technicznej, zastosować racjonalizację i wynalazczość w kierunku wykorzystania miejscowych warunków.

Ponieważ samo przechowywanie pojazdów mechanicznych pod gołym niebem będzie wymagało wzmożonej obsługi, dlatego też już obecnie należy zatroszczyć się o przygotowanie niezbędnych narzędzi parkowych, ułatwiających pracę kierowcom.

Organizacja napraw pojazdów mechanicznych w jednostkach będzie również inna. Powstaną tu doskonałe warunki do praktycznego przestudiowania naprawy maszyn w warunkach polowych.

Kierownicy warsztatów polowych, doświadczeni mechanicy starszego rocznika powinni uczyć młodych żołnierzy, którzy po raz pierwszy wyjeżdżają na obozy letnie, powinni przekazać im swoje doświadczenie, a w czasie szkolenia obozowego służyć im pomocą i radą.

Duże odpowiedzialne zadania w przygotowaniu do okresu obozu letniego spoczywają na partyjnych i ZMP-owskich organizacjach. Jednym z podstawowych zagadnień będzie wymarsz na obozy letnie, przygotowanie ludzi i sprzętu. W tym celu można zalecić wygłaszanie referatów na ogólnych zebraniach, oraz na partyjnych i ZMP-owskich tak przez aktywnych towarzyszy, jak i poszczególnych kierowców i mechaników na temat jak się przygotowują osobiście i swój pojazd do wyjazdu na obozy letnie. Można także zorganizować szereg pagadanek w świetlicach na temat specyfiki szkolenia obsługi technicznej itp. na obozie letnim. Metodykę pracy obierają kierowcy na miejscu.

Cały skład osobowy służby samochodowej powinien pamiętać, że obecnie nastał okres olbrzymiej i wytrwałej pracy tak osobistego przygotowania jak i powierzonego sprzętu do skomplikowanej pracy w warunkach polowych.

Każdy kierowca, mechanik i warsztatowiec powinien nad tym się zastanowić i dołożyć wszelkich starań, by w okresie letnich ćwiczeń nabyć jeszcze więcej wiedzy i stać się doświadczonym żołnierzem.

MIŃSKIE TRAKTORY

W Mińskich Zakładach Traktorowych zakończono próbę wielkiej partii traktorów marki „MTZ", wyprodukowanych przez przedsiębiorstwo w marcu. Techniczna próba maszyn dała dobre wyniki. W najbliższym czasie zostaną one wysłane do stacji maszynowo-traktorowych Białorusi.

Obecna załoga zakładów współzawodniczy o przedterminowe wyprodukowanie nowej partii traktorów i części zamiennych do nich. Setki robotników odlewni, oddziału montażowego i kotłowego wykonuje codziennie po 3 — 4 normy zmianowe. Stachanowcy usprawniają wykorzystanie urządzeń Stosowanie przodujących metod pracy przyniosły już przedsiębiorstwu w tym roku około 400 tysięcy rubli oszczędności.

A — 50

Przemysł motoryzacyjny przystąpił w br. do opracowania prototypu autobusu PKS do obsługi linii dalekobieżnych. Konstrukcja autobusów typu A-50 oparta została na wzorach Star-20. Autobusy te będą miały 32 miejsca siedzące.

Niebawem przemysł motoryzacyjny przystąpi również do opracowania konstrukcji przyczep autobusowych, z których będą korzystać pracownicy udający się do pracy.

TRAKTORZYŚCI WZOREM DLA PRZODOWNIKÓW.

W kraju radzieckim szeroko rozwinęło się współzawodnictwo socjalistyczne wśród traktorzystów o wysokie zbiory w 1951 roku, o wysoką wydajność traktorów i innych maszyn rolniczych, o całkowite wykorzystanie wszystkich rezerw w Stacjach Maszynowo-Traktorowych (SMT).

Inicjatorem tego współzawodnictwa socjalistycznego jest brygada Bohatera Pracy Socjalistycznej Iwana Buniejewa z Malorosyjskiej Stacji Maszynowo-Traktorowej w Kubaniu.

Współzawodnictwo to jest przykładem dla przodowników pracy ZSRR, wzorujących się na doświadczeniach i metodach pracy zasłużonych na polu rozpowszechniania współzawodnictwa traktorzystów.

WĘGIERSKIE „MAVAGI" — NA TAŚMIE.

Węgierska fabryka autobusów „Mavag" — przystąpiła w miesiącu marcu do produkcji samochodów specjalnych, montowanych na podwoziu autobusowym M-48. Nadwozia tych samochodów montowane są systemem taśmowym, który mobilizuje załogę wszystkich oddziałów do przestrzegania terminowości kolejnych prac montażowych. Tak na przykład Wacław Zathej monter, zatrudniony przy montażu nadwozi samochodów przeznaczonych dla straży pożarnych dzięki zastosowaniu produkcji taśmowej, osiągnął 2 godz. 15 min. oszczędności w ciągu jednej zmiany ,przyczyniając się tym samym do wykonania 295% planu. Na podkreślenie zasługuje fakt, że fabryka „Mavag" jest pierwszą na Węgrzech, która zastosowała produkcję taśmową. Swiadczy to o stale wzrastającej i unowocześnianej technice przemysłowej Węgierskiej Republiki Ludowej.

MOTORYZACJA W PLANIE 6-LETNIM

„STAR-20" NA TAŚMIE

Dnia 2 kwietnia ruszył w Zakładach Starachowickich po raz pierwszy w polskim przemyśle maszynowym pas montażowy samochodów ciężarowych „Star—20". Ruszył taśmowy system produkcji, który polega na montażu poszczególnych elementów zespołu samochodu na żelaznej taśmie.

Żelazna 132-metrowa taśma doprowadza powstający stopniowo samochód do poszczególnych stanowisk, zatrzymuje się na dokładnie określony czas i znowu rusza naprzód.

Na pierwszym stanowisku wmontowuje się ogumioną ramę samochodu. oś przednią i most tylny. Na dalszych, rozmieszczonych wzdłuż pasa stanowiskach odbywa się montowanie hamulców, silnika, zakładanie instalacji elektrycznej itd. Wreszcie na 19 stanowisku następuje regulacja wozu, napełnienie zbiorników benzyną. Gotowy „Star—20" „o własnych siłach" zjeżdża z taśmy wprost przez otwartą bramę na dziedziniec fabryczny.

Najważniejsze korzyści wypływające z uruchomienia taśmy i unowocześnienia technicznych metod produkcji, to: olbrzymie ułatwienie pracy przez zastosowanie zmechanizowanego transportu w dostawie narzędzi elektrycznych i pneumatycznych, znaczne zwiększenie wydajności pracy dzięki specjalizacji robotników w poszczególnych etapach prac montażowych, ułatwienie kontroli jakości, utrzymanie systematyczności i dyscypliny pracy oraz poczucia kolektywnej odpowiedzialności, dzięki stałemu niezmiennemu tempu pracy.

Zasada potokowej produkcji mobilizuje równocześnie w jednakowym stopniu załogi wszystkich oddziałów do surowego przestrzegania harmonogramu prac, do terminowego i dokładnego wykonywania swych czynności.

Rozpoczęcie potokowej produkcji w Zakładach Starachowickich jest nowym poważnym zwycięstwem polskiego przemysłu samochodowego, poważnym wkładem w realizację Planu 6-letniego. (J. KOW)

POZNAJEMY PIONIERÓW

Wczoraj...

SAMOCHÓD jest dzisiaj tak popularny, że żaden naród nie może wyobrazić sobie życia codziennego, bez tego powszechnego pojazdu. Historia samochodu związana jest ściśle z niesłychanymi trudnościami i przeciwnościami. Niechęć do wynalazków i pomysłów panująca w świecie 18 i początkiem 19 wieku niszczyła w zarodku próby zbudowania wozu silnikowego. Przyczyną tego były tworzące się kapitalistyczne przedsiębiorstwa poczty konnej, czy też towarzystwa kolejowe, które niedopuszczały do rozpowszechnienia wynalazku z uwagi na konkurencję.

Gdy jednak narodziny samochodu, stały się rzeczywistością, powstały wielkie fabryki samochodów, kapitaliści w rodzaju Benza, Forda czy Pakarda głosili, że oni są twórcami pierwszych samochodów, że początków automobilizmu należy szukać w Anglii, Niemczech czy Francji.

Świat zachodnio - burżuazyjny w swej pysze nie chciał przyznać, że byli ludzie w Rosji, którzy włożyli pokaźny wkład w dorobek rozwoju technicznego samochodów.

DOPIERO rewolucja październikowa odkryła i wyciągnęła na światło dzienne wielu będących dotychczas w zapomnieniu pierwszych pionierów Rosjan, kładących podwaliny pod rozwój motoryzacji na świecie.

W artykule poniższym chciałbym zapoznać czytelników z jednym z pierwszych wynalazców rosyjskich, który stworzył prototyp dzisiejszego samochodu.

Już w roku 1752 wspaniałe wyniki osiągnął „samojadący" pojazd, zbudowany według pomysłu pańszczyźnianego chłopa rosyjskiego Leontina Szamszurenkowa. Pojazd ten był wprowadzony w ruch wysiłkiem dwóch siedzących w nim ludzi i rozwijał szybkość 15 km. na godzinę, zabierając poza obsługą 4 pasażerów.

Ekonomiczne zacofanie ówczesnej Rosji i konserwatyzm rządzącej klasy, doprowadziły do tego, że ten nadzwyczajny wynalazek wkrótce poszedł w zapomnienie. Jednak postępowi ludzie Rosji nie lękali się przeszkód. Rozumieli oni doskonale jak wielkie znaczenie ma dla ich ojczyzny rozwój transportu i dlatego wytrwale i z uporem prowadzili nadal prace w tej dziedzinie.

KONTYNUATOREM poczynań Leontina Szamszurenkowa okazał się zdolny mechanik Iwan Petrowicz Kulibin (1735 — 1818). Był on twórcą wielu wspaniałych wynalazków, pomysłowość jego była różnorodna. Skonstruował on szereg wartościowych przedmiotów, jak: automatyczny zegarek, reflektor; miał duże osiągnięcia w pracach nad budową pierwszych telefonów. Kulibina jednak szczególnie pociągały prace nad wynalezieniem sposobów przenoszenia się z miejsca na miejsce za pomocą pojazdów.

Kulibin wszedł do historii rosyjskiego i światowego automobolizmu jako wynalazca pojazdu tzw. „samokatki", czyli samochodu wprowadzanego w ruch za pomocą siły mięśni ludzkich.

Jaka jest historia tego pojazdu.

Kulibin zbudował go w roku 1791, rozpoczynając pracę nad tym pomysłem w roku 1784. Wynalazca początkowo projektował cztero kołowy pojazd, w ostateczności zdecydował się jednak na trzy kołowy.

Z pamiętników spisanych przez syna Kulibina, a zachowanych do dzisiaj, dowiadujemy się, że był to samochód o trzech kołach, z których jedno znajdowało się z przodu, a dwa z tyłu pojazdu. Wózek poruszał się za pomocą siły mięśni jednego człowieka. Człowiek ten zarazem kierowca, stojąc na pedałach, przez podnoszenie i opuszczanie na przemian nóg, przy małym stosunkowo wysiłku, wprawiał w ruch przednie koło, ciągnące za sobą pojazd ze stosunkowo dużą, jak na owe czasy, szybkością. Sterowanie odbywało się za pomocą skomplikowanego systemu kierowniczego, połączonego z przednim kołem, którym można było skierować pojazd w dowolną stronę. Sa-

por. Tomasz Zięba

Świadomi żołnierze
WZOROWI KIEROWCY

— Każdy dzień szkolenia daje nam nowe wiadomości z dziedziny politycznej, bojowej i fachowej. Każdy dzień pracy przy pojazdach mechanicznych WP powiększa naszą praktykę i doświadczenie techniczne z zakresu obsługi i naprawy sprzętu.



Tak pisał w liście do rodziny syn małorolnego chłopa z woj. lubelskiego, „Wzorowy kierowca" Służby Samochodowej, członek PZPR, kpr. Józef Karp.

Jeszcze przed trzema laty 20-letni wówczas Józek nawet nie spodziewał się, że zostanie kierowcą i to kierowcą wzorowym. Gdy jako praktykant pomagał starszemu bratu w naprawie ciągników na stacji Państwowego Ośrodka Maszynowego w rodzinnym Kraśniku śmiały mu się tylko oczy do maszyny, do pracy za kierownicą.

Pragnienia młodego Karpia spełniły się w Wojsku Polskim. Powołany do odpowiedzialnej służby w jednostce samochodowej jak wielu innych synów robotników i chłopów pełni kpr Józef Karp swoje obowiązki z najwyższym oddaniem Ludowej Polsce.

W WALCE O PRZODOWNICTWO

W czasie swej żołnierskiej służby — w okresie zimowego szkolenia — zdobył kpr. Karp duży zasób wiedzy. Przodował bowiem zarówno w wyszkoleniu politycznym, jak fachowym i liniowym. Wiedział, że w ten właśnie sposób najlepiej spłaci swój dług Ojczyźnie, która dała mu możność pełnienia odpowiedzialnej służby, zdobycia cennego fachu i uzyskania awansu społecznego, jaki za rządów sanacji byłby mu niedostępny.

To też pracował nad sobą wytrwale. Zdobywał wiedzę polityczną: studiował klasyków marksizmu, zapoznawał się z uchwałami Plenum KC Partii, był zawsze jednym z najpilniejszych słuchaczy w szkoleniu partyjnym. Dlatego rósł i umacniał się światopogląd kpr. Karpa, zaostrzyła się jego czujność rewolucyjna, a chęć walki o pokój i socjalizm kazała mu stać się przodownikiem we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby.

Takich jak kpr. Józef Karp jest wielu w naszym Ludowym Wojsku — w Służbie Samochodowej. Jak często bowiem synowie robotników i chłopów, będąc w pełni uświadomionymi obywatelami, oddanymi w pełni sprawie budownictwa socjalistycznego w naszym kraju, wykazują ciągłe postępy, uzyskują tytuły „przodowników wyszkolenia" i „wzorowych kierowców".

PRZEZ UŚWIADOMIENIE DO SUKCESÓW W PRACY

Wysokie uświadomienie polityczne żołnierzy pomaga im jednocześnie w zdobywaniu wiedzy technicznej, w pracy fachowej i pełnieniu obowiązków kierowcy czy mechanika.

— Gdy zrozumie się sens pracy łatwiej jest pracować — wyraził się jeden z przodowników naszej Służby, racjonalizator, ZMP-owiec, st. szer. Filipiuk.

Osiągnięcia młodego ZMP-owca potwierdzają słuszność jego wypowiedzi. We wszystkich bowiem jednostkach samochodowych, w których dzięki pracy organizacji partyjnych i ZMP-owskich uzyskano wysoki poziom świadomości politycznej całego składu osobowego, nieustannie rosną szeregi wzorowych kierowców i mechaników - racjonalizatorów. W jednostkach tych zabezpieczona została pełna sprawność techniczna parku samochodego i gotowość bojowa żołnierzy. Pojazdy mechaniczne są tu bez zarzutu, a ludzie pracują ofiarnie.



Przodownikami wyszkolenia, prymusami na kursach samochodowych są zawsze uświadomieni żołnierze, którym w zdobywaniu wiedzy fachowej pomaga duże wyrobienie polityczne i społeczne. Oto elewi jednego z kursów samochodowych lotnicy Wietrzyński Jerzy (po lewej) i Mościbrocki Ryszard, którzy wykazali się bardzo dobrymi wynikami w nauce.

W OBLICZU NOWYCH ZADAŃ

W jednostkach takich sprawne przygotowanie do wiosenno-letniej eksploatacji, do Generalnego Przeglądu było jeszcze jednym więcej zademonstrowaniem wysokich umiejętności fachowych kierowców, ich wyszkolenia i troski o powierzony im sprzęt.

Tam nie budziły zastrzeżeń wyniki Przeglądu, tam również jesteśmy pewni, że oczekujące nas zadania praktycznego szkolenia się w warunkach polowych, ćwiczeń na obozach letnich, współpracy z innymi rodzajami broni i służb wykonane zostaną należycie.

W jednostkach, gdzie na wysokim poziomie stoi świadomość polityczna żołnierzy każdy dzień spędzony na letnich ćwiczeniach zostanie w pełni wykorzystany. Ćwiczenia te przeprowadzane bowiem w warunkach zbliżonych do warunków bojowych pozwolą nam jeszcze bardziej podnieść bojowość Służby Samochodowej, wzmóc siłę naszego wojska, będącego ważnym ogniwem we wspólnym froncie narodów, miłujących pokój i walczących o trwały pokój na świecie.



Wzorowe wykonanie odpowiedzialnych zadań w naszej służbie przez dospozytorów i żołnierzy regulacji ruchu stało się możliwe, gdy cały stan osobowy jednostki uświadomi' sobie dobrze ważność i znaczenie wykonywanych czynności. Jednym z przodujących podoficerów na Punkcie Kontrolnym pewnej jednostki samochodowej jest st. szer. Pawłowski, którego widzimy na zdjęciu jak sprawdza dokumenty kierowcy samochodu osobowego kpr. Gajewskiemu.



Dobrze dba o „swój" autobus kpr. Rymarski. Ocenia on bowiem w pełni zaufanie jakim darzy go ludowa ojczyzna i swą pracą pragnie wykazać, że jest godny tego zaufania.

Listy z jednostek

MOJE USPRAWNIENIA

Zaczęło się od tego, że przez skrócenie i odpowiednie wygięcie ulepszyłem klucz do odkręcania śrub mocujących rozrusznik. Prosty ten pomysł skrócił czas pracy około 50 procent.

Powodzenie mego pierwszego pomysłu zachęciło mnie do dalszych wysiłków racjonalizatorskich. Wkrótce ulepszyłem jeszcze kilka narzędzi. Wydajność mojej pracy i moich kolegów wzrosła.

Następnym moim pomysłem było urządzenie, dzięki któremu przy zastosowaniu odpowiedniego transformatora w odprowadzeniu prądu zmiennego o napięciu 220 V, otrzymuje się prąd zmienny o kilku różnych napięciach. Urządzenie to choć bardzo proste, posiada jednak duże znaczenie przy pracach warsztatowych.

O ostatniej mojej pracy nic powiedzieć nie mogę ze względu na to, że jeszcze nie jest zakończona.

Chcę być racjonalizatorem, gdyż wiem, że dają tym wyraz solidarności z naszą klasą robotniczą, budującą w Polsce socjalizm.

plut. Balcerowiak

TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

mochód ten posiadał ładnie rzeźbione z drzewa nadwozie, długość jego wynosiła około 2,5 m, szerokość 1,25, wysokość od ziemi do górnego brzegu nadwozia 1,50 m. Pojazd rozwijał szybkość do 30 km/godz. co było niespotykanym jak na owe czasy sukcesem. W pojeździe zastosowano nowe, nieznane dotychczas przy konstrukcjach „samoporuszających" się pojazdów urządzenia. Kulibin wyprzedził konstrukcję dzisiejszych samochodów.

WIELE urządzeń jego pojazdu zastosowano i naśladowano w późniejszych parowych, czy spalinowych samochodach, np. w trzykołowym samochodzie parowym Anglika Perkinsa z roku 1870, Niemca Siegfrieda Marcusa z roku 1876, w trzykołowym pojeździe spalinowym Benza z roku 1885 i wielu innych Kulibin wprowadził w zbudowanym przez siebie pojeździe następujące elementy dotychczas nie spotykane:

1) **koło napędowe z regulatorem obrotów, ułatwiające i zmniejszające wysiłek pedałującego człowieka;**
2) **skrzynka przekładniowa, która pozwalała zmieniać dowolnie szybkość jadącego pojazdu;**
3) **przy pomocy sprężynowych lin zamontowano urządzenie hamulcowe, działające na tylne koła;**
4) **panewki i ślizgowe stalowe łożyska zmniejszały nadmierne tarcie części drewnianych. Samochodem Kulibina mogło wygodnie jechać dwóje pasażerów poza kierowcą.**

WYNALAZCA - konstruktor z dużym zainteresowaniem śledził zagraniczne osiągnięcia w dziedzinie rozwoju techniki. Zagraniczni zaś wynalazcy interesowali się jego osiągnięciami i śledzili jego prace. W prasie zagranicznej trzykrotnie pojawiały się pochlebne artykuły o jego osiągnięciach.

Po 6-ciu latach mozolnej pracy pierwszy pojazd Kulibina ukazał się na ulicach Moskwy. Marzenie tego wielkiego wynalazcy spełniło się. Powstały możliwości szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce w wypadku seryjnej produkcji pojazdów. Kulibin jednak nie był optymistą. Pamiętał los swych poprzednich wynalazków, zagubionych bez wieści w kancelariach biurokratycznych urzędników carskich. Wiedział dobrze, że taki właśnie los spotkał pojazd Szamszurenkowa i nie można liczyć na pomoc państwa. Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że w owych czasach były prowadzone wielkie prace w dziedzinie fizyki, geografii i matematyki, lecz zagadnienia rozwoju techniki i wynalazki nie były doceniane przez ówczesne rządy carskie. Problemy techniczne uważane były przez większość uczonych jako niegodne „świątyni nauki". Kulibin zdając sobie sprawę, że położenie jego jest bez wyjścia, nie mając środków na ulepszenie swego pojazdu, zniszczył swój wynalazek.

GENIALNY syn rosyjskiego narodu umarł w skrajnej nędzy, zapomniany przez wszystkich, jak to zdarzało się licznym postępowym wynalazcom i konstruktorom, pracującym dla dobra swego narodu.

Nie wszyscy jednakże oddawali należyty hołd temu, którego wzory były dla nich przykładem. Mam na myśli niemieckiego fabrykanta Karola Benza, który przy budowie swych pierwszych pojazdów wzorował się na Kulibinie ogłaszając, że on jest twórcą samochodu.

Lecz inaczej ustosunkowali się do osiągnięć konstruktora - pioniera ludzie radzieccy. Konstruktorzy najlepszych na świecie samochodów radzieckich, z dumą podkreślają, że są uczniami znakomitego rosyjskiego wynalazcy - mechanika XVIII wieku Iwana Kulibina.



...i dziś

Sierż. Wacław Pawlikowski

MARSZ KOLUMNY W NOCY

Okres przygotowawczy poprzedzający wyjazd na obóz letni już zakończyliśmy i tylko przysłowiowy „krok", dzieli nas od wyjazdu w „pole". Dlatego też musimy dokładnie zdać sobie sprawę, z zadań jakie stawia przed nami, żołnierzami służby samochodowej, nasze dowództwo. Musimy wszyscy zrozumieć, że od umiejętnego i sprawnego wykonywania codziennych zadań na obozie letnim, będzie zależała siła bojowa naszego wojska. Wszechstronna znajomość taktyki wojsk samochodowych — pozwoli nam stać się pełnowartościowymi żołnierzami służby samochodowej.

Nie wystarczy jednak umieć dobrze maskować samochód, dobrze strzelać, czy znać się na mapie. Jak wszyscy wiecie w czasie wojny marsze kolumn samochodowych, odbywają się z zasady nocą. Ze względu na obecność na polu walki artylerii i lotnictwa, będziemy musieli nauczyć się prowadzenia samochodu w kolumnie nocą, mimo iż ciemność nie sprzyja marszom przez nadmierne wyczerpywanie sił kierowców, oraz ogranicza szybkość jazdy.

Przygotowując samochód do marszu nocnego kolumną, musimy pamiętać o wykonaniu urządzeń zaciemniających, którymi będą daszki lub pokrywy metalowe na lampy przednie i sygnały „stop". Można też szkła lamp malować farbą ciemno niebieską, pozostawiając jednak pośrodku wąski pasek 1×5 cm, niezamalowany. Oprócz tego umieszczamy na przodzie i tyle samochodu specjalne znaki nocne. Znaki nocne, które ułatwią kierowcy rozróżnianie posuwającego się przed nim samochodu, maluje się białą farbą i umieszcza na dolnej desce nadwozia, lub też na tylnym zderzaku. Najlepiej jednak malować samą deskę, lub zderzak. Jeśli znajdujemy się w warunkach bojowych, białą farbę zastąpić możemy kawałkami spróchniałego drzewa, posiadającego właściwość fosforyzowania.



Aby marsz kolumny mógł być mimo naszych przygotowań, przeprowadzony korzystnie, musi być zachowana bezwzględna karność marszowa, oraz specjalne środki zaradcze. Mianowicie: ze względu na możliwą utratę łączności między poszczególnymi samochodami, na utrzymanie jej musi być zwrócona szczególna uwaga. W tym celu wskazane jest zmniejszenie odległości między samochodami do minimum, oraz wydzielenie większej ilości łączników motocyklistów.

Jeśli noc jest bardzo ciemna, wtedy pomocnik kierowcy, lub jeden z przewożonych żołnierzy kładzie się na błotniku i obserwuje drogę, zawiadamiając kierowcę o wynikach swej obserwacji. Szybkość jazdy w tym wypadku należy zmniejszyć do 5 — 10 km/godz.

Przez karność marszową kierowca rozumieć powinien również przestrzeganie utrzymywania kierunku marszu. Nie wolno więc zbaczać na pozornie „wygodniejsze" objazdy, ponieważ grozi to zgubieniem się.

Podczas jazdy polami bez dróg, należy kierować się kompasem, oraz jeżeli to jest możliwe, mieć za dnia wyznaczone przedmioty kierunkowe, oraz przeprowadzone zwiady linii marszu. Za przedmioty kierunkowe uważać możemy drzewa, stogi siana itp. Możemy również sami przygotować w ciągu dnia przedmioty kierunkowe, którymi będą kamienie malowane białą farbą, puste pudełka blaszane po konserwach i inne przedmioty, mogące łatwo zwrócić na siebie uwagę.

Jeżeli zajdzie potrzeba zgaszenia nawet zaciemnionych świateł, musimy zmniejszyć odległość między samochodami do 10—15 m., aby nie stracić z oczu poprzedzającego pojazdu i móc obserwować, jak on pokonuje ewentualne przeszkody terenowe. Jeśli samochód zaczyna zwalniać lub grzęźnie, kierowca jadącego za nim samochodu powinien wyjść z kabiny i obejrzeć drogę, aby samemu nie ugrzęznąć w tym samym miejscu.

Przy parkowaniu samochodów nocą musimy uważać, aby nie stawiać samochodów w pasie światła księżyca, nie chodzić koło nich z ogniem i nie palić papierosów w miejscach widocznych. Miejsce postoju w czasie jasnych księżycowych nocy należy tak wybierać, aby móc wykorzystać do maskowania samochodów lasy, zagajniki, pojedyńcze drzewa, stodoły i inne obiekty w terenie.

O CZYM KIEROWCA WOJSKOWY PAMIĘTA PODCZAS JAZDY W KOLUMNIE

— Znać przeznaczone dla samochodu miejsce w szyku i zająć je na czas przy zbiórkach i przegrupowaniach.

— Stale obserwować samochód dowódcy lub idący z przodu wóz.

— Przestrzegać dyscypliny marszu (szybkość, odległość), dokładnie wykonywać rozkazy i sygnały dowódców, sygnały żołnierzy na posterunku regulacji ruchu, uważać na sygnały samochodu jadącego z przodu.

— Nie wyprzedzać jadących z przodu samochodów, natomiast dawać możność wyprzedzania własnego samochodu wozam specjalnym oraz samochodom dowódców.

— Uważać na pracę silnika i przyrządy kontrolne.

— W wypadku uszkodzenia samochodu podać sygnał „Wypadek" (czerwoną chorągiewkę trzymać pod kątem 45°) i zjechać na prawą stronę drogi. Po usunięciu uszkodzenia kontynuować marsz na ogonie kolumny.

— Omijać zatrzymujące się samochody, które sygnalizują „Wypadek" (tylko w czasie jazdy w kolumnie, w innych razach należy się zatrzymać i okazać pomoc).

— Dokonywać oględzin samochodu na postojach, sprawdzać ilość benzyny, smarów i wody ,umocowanie ładunku i ciśnienie w oponach. O wynikach meldować dowódcy drużyny.

— W razie alarmu lotniczego (czerwona chorągiewka podnoszona i opuszczana pionowo) należy wykonywać rozkazy dowódców zgodnie z podanymi przez nich sygnałami.

EWIDENCJA OPON SAMOCHODOWYCH

Nowe indywudalne karty opon są poważnym krokiem w dziedzinie oszczędności naszego ogumienia, pozwolą nam one teraz nie tylko lepiej i oszczędniej gospodarować ogumieniem, ale przy dokładnym i terminowym wypełnianiu ich będziemy mogli zawsze sprawdzić, jak przedstawia się stan naszych opon pod względem ich zużycia.

Do wypełniania indywidualnej karty opony, należy podejść, bardzo dokładnie i z szczególną starannością. Będą one musiały nam służyć przez kilka lat i dlatego każdą rubrykę należy wypełniać czytelnie (najlepiej pismem maszynowym lub technicznym), a po wypełnieniu kart przechowywać je w kancelarii technicznej, w drewnianej skrzynce specjalnie na ten cel przeznaczonej, ułożone według swych kolejnych numerów. Do wypełniania kart powinna być w jednostce upoważniona jedna osoba, najlepiej jednak jeśli zaprowadzeniem ewidencji opon zajmie się osobiście szef służby samochodowej jednostki. Osoba wypełniająca kartę, nie może ograniczyć się do danych udzielonych przez kierowcę wozu, którego opony mamy zamiar zarejestrować.

Wypełnienie poszczególnych rubryk nie wymaga specjalnych kombinacji umysłowych, jest jednak rzeczą poważną i pochopnie do tego podchodzić nie możemy. Będziemy musieli osobiście sprawdzić numery fabryczne opon zanim je zarejestrujemy w karcie. Tak samo przedstawia się sprawa rodzaju i typu opon, wymiaru, marki fabrycznej opony, oraz daty przyjęcia w stan jednostki i numer dowodu materiałowego. Cenę dla nowej opony podaje się zgodnie z rachunkiem dostawcy, natomiast dla opony używanej, cenę obniżoną proporcjonalnie do procentu jej zużycia. Normę przebiegu w km. podaje się według tabelki fabrycznej.

Rubrykę „% zużycia", wypełniamy, wpisując dla nowych opon „nowa", dla używanych zaś, ustalamy procent zużycia, na podstawie głębokości rowków bieżnika. Przy faktycznym stanie 3/4 głębokości rowka, zużycie wynosi 25%, przy 1/2 głębokości rowka zużycie wynosi 50%, przy 1/4 głębokości rowka zużycie wynosi 75%, przy całkowitym zaś zużyciu rzeźby bieżnika zużycie wynosi 100%.

Przestawienie opony z jednego pojazdu na drugi, powinno być dokonane jedynie na podstawie rozkazu dziennego jednostki.

Celem sprawniejszego i szybszego wydawania opon, oraz odszukiwania ich przy wydawaniu na składnicach i dużych magazynach, malujemy na oponie białą farbą, numer karty indywidualnej.

Kubiak Stefan, ppor.

WYMIARY OPON	Przebieg opon w km. krajowe	Przebieg opon w km. zagraniczne
11.00-20 i 10.00-20	20.000	40.000
7.50-20 i 9.00-20	20.000	30.000
9.75-18 i 9.00-16	20.000	21.000
7.50-16 i 6.00-16 i 5.00-16	25.000	21.000
1.65-400 i 7.00-16 i 6.50-16	25.000	21.000

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

PORZĄDEK PRZEDE WSZYSTKIM

Nadchodzi okres obozów letnich, okres wytężonej pracy w warunkach polowych. Pamiętajmy, że nie tylko zapał i poświęcenie gwarantować będą dobre wyniki ćwiczeń. Ważnym zagadnieniem będzie utrzymanie porządku, wiążącego się ściśle z organizacją pracy i umiejętnym przystosowaniem miejsca pracy.

Załączony rysunek przedstawia fragment urządzonego w namiocie punktu obsługi samochodowej, zaopatrzonego w różnorodne smary, oleje, grafit, naftę, lekką benzynę, płyn hamulcowy, olej wrzecionowy, olejarki, lejki, bańki itp.

plut. Marian Wąsowicz

Jazda na HOLU

Już wkrótce oczekują nas częste wyjazdy w teren. Niejednokrotnie holować będziemy swym wozem inne pojazdy, to też dobrze będzie zapoznać się z tym co pisze na ten temat przodujący kierowca plut. M. Wąsowicz.

Rozpatrzmy parę uwag o sposobie jazdy i unikaniu niebezpieczeństwa podczas holowania. Zrozumiałe jest, że kierowca wozu ciągniętego, ma całkowicie lub prawie całkowicie, zasłonięty widok do przodu a więc nie może przewidzieć z góry jakie ruchy zamierza wykonać kierowca wozu ciągnącego w stosunku do zmieniających się sytuacji podczas jazdy. Nie może on też wiedzieć, czy nie zagraża nagle niebezpieczeństwo zderzenia i czy wóz ciągnący nagle nie zahamuje lub nie skręci w bok. Do tego trzeba dodać, że ciągnięty pojazd może być akurat holowany przez nieznaną okolicę lub po ciemku.

Aby więc uniknąć czyhających niebezpieczeństw, stosować trzeba w praktyce trzy poniższe reguły:

1. Kierowca wozu ciągnącego winien bez przerwy pamiętać i myśleć o tym, że do jego wozu jest przyczepiony drugi pojazd. Dlatego nie wolno mu jechać tak szybko by jakiekolwiek zahamowanie lub zmiana kierunku, odbywała się gwałtownie. Bowiem kierowca wozu ciągniętego potrzebuje pewnego określonego czasu na zareagowanie celem postępowania zgodnego z ruchami wozu znajdującego się z przodu.

2. Kierowca wozu ciągnionego winien jak najdokładniej obserwować samochód ciągnący i nogę trzymać stale w pogotowiu na dźwigni hamulca. Ponieważ jego położenie w odległości paru metrów za wozem holującym nie pozwala w większości wypadków na obserwowanie kierunkowskazów ciągnącego, musi on baczyć dokładnie na najdrobniejsze odchylenia kierunku swego poprzednika, jak i zmiany jego szybkości. Obserwowanie więc światła stop i naciągu linki są koniecznością nieodzowną bezpiecznemu holowaniu. Ogólnie mówiąc, kierowca wozu ciągniętego musi być przygotowany na wszelkie niespodzianki. Obowiązkiem jego jest takie operowanie hamulcem, aby bez zbytecznego szarpania utrzymywać linkę stale naciągniętą.

3. Linka łącząca oba wozy musi być bezwzględnie widoczna tak dla kierowców jak i dla innych użytkowników jezdni. Dlatego też zaleca się oznaczyć ją na połowie długości jaskrawą szmatką najlepiej w kolorze czerwonym (sygnałowym).

Jak długa ma być linka holownicza? Zdania co do tego są podzielone, jednak z naszych doświadczeń w służbie holowniczej warsztatów naprawczych, możemy powiedzieć, iż najdogodniejsza długość to 5—6 metrów. Przy holowaniu wozów osobowych grubość linki nie powinna przekraczać 6 — 8 mm, przy wozach ciężarowych zależnie od wagi około 15 — 18 mm.

Umocowanie linki pociągowej nie zawsze jest rzeczą prostą i łatwą. Większość wozów ciężarowych posiada zaczepy holownicze z tyłu i z przodu, umożliwiające szybkie i pewne założenie linki. Niemniej jednak i tu trzeba podać jako wskazówkę, że linka powinna być mocowana bez względu na to jak i w którym miejscu jest zbudowany zaczep jedynie w przedłużeniu podłużnicy ramy. Zdarzały się bowiem częste wypadki, że urywano zderzaki lub nawet poprzeczki ramy.

plut. M. Wiśniewski

podnieść BEZPIECZEŃSTWO JAZDY w kolumnie



W poprzednim numerze „Za Kierownicą" poruszaliśmy sprawę ostrożnej jazdy w szybkim ruchu drogowym i doszliśmy do wniosku, że za mało uwagi zwracamy na drobne na pozór przewinienia, jak niepokazywanie kierunkowskazu, nie gaszenie przy mijaniu świateł szosowych itd.

W rezultacie naszego artykułu otrzymaliśmy list od kierowcy z pewnej jednostki samochodowej, który ma za sobą imponującą liczbę przejechanych około 250 tys. km. bez wypadku. Kierowca ten nadesłał nam obszerne uwagi o jeździe i bezpieczeństwie ruchu, z których wybraliśmy część dotyczącą kolumn samochodowych aktualną ze względu na nadchodzący okres wyjazdów i obozów letnich.

W liście plut. Mariana Wiśniewskiego czytamy:

— Dużym błędem kierowców samochodów ciężarowych i osobowych jest przecenianie możliwości własnych i samochodu do zatrzymania się w momencie nagłego zwolnienia poprzednika lub ukazania się jakiejś przeszkody zza samochodu poprzedzającego. Często widzoimy, jak samochody najróżniejszej wagi i mocy, jadą jedne tuz za drugimi. Rezultaty często w tym roku na ulicach Warszawy zupełnie niepotrzebne, gdyż inaczej tego nie można nazwać, zderzenia polegające na najechaniu samochodu od tyłu przez drugi wóz.

W ten sposób rozbiła sobie „nos" Pobieda o tył Skody, tak zmiażdżył chłodnicę ZIS-150 o drugiego ZIS-a i tak spłaszczył swój przód GAZ-51 o autobus Chausson. Zresztą sami kierowcy widzą często samochody osobowe z uszkodzonymi bagażnikami, właśnie wskutek najechania. Zastanówmy się co jest przyczyną tak częstych, a niemiłych „spotkań".

Otóż wielu spośród nas wie doskonale, że droga hamowania wzrasta znacznie w miarę powiększania szybkości jazdy. Wielu nawet potrafi w przybliżeniu określić, ile metrów potrzeba do zatrzymania się przy takiej, lub innej szybkości. Ale naprawdę bardzo niewielu wierzy (bo może wiedzą nawet wszyscy), że istnieje oprócz hamowania coś co przedłuża drogę do zatrzymania. Jest to czas reakcji, lub inaczej sekunda strachu.

Każdy człowiek posiada czas reakcji mniej więcej od 1/20 do 1/3 sek. Ponadto czas potrzebny na przeniesienie nogi z pedału przyśpiesznika na hamulec nożny zajmuje również około 1/3 do 1/2 sek., a opóźnianie efektywnego hamowania od momentu jego rozpoczęcia (wytłoczenie powietrza z pomiędzy szczęk i bębna) zajmuje również pewien odcinek czasu. Dlatego też zamieszczone dane obliczone wg praktycznych danych z kilkudziesięciu doświadczeń, wskazują nam wyraźnie, że jazda jednego samochodu tuż za drugim, nawet przy niewielkich szybkościach, grozi niebezpieczeństwem zderzenia.

Przykładowo biorąc przy 40 km/godz. czas reakcji spowoduje przejechanie bez hamowania ok. 11 m, a samo hamowanie zajmie prawie 13 m (przy bardzo sprawnie działających hamulcach) — czyli razem 24 m. Wyobraźmy więc sobie, jak bardzo narażają się ci wszyscy, którzy nie tylko przy 40 km/godz., ale i przy wyższych szybkościach utrzymują odległość od swego poprzednika w granicach 10 — 15 m, co ma często miejsce w ruchu miejskim.

Pamiętajmy więc, że jazda w kolumnie, aby była całkowicie bezpieczna wymaga zachowania odstępów między samochodami równych mniej więcej 1,5 — do dwukrotnej odległości w metrach, takiej jaką jest szybkość kolumny w km na godz. Czyli przy 30 km na godz. odległość między samochodami wahać się winna od 45 do 60 m.

To jeszcze nie wszystko. Stopień bezpieczeństwa jazdy nie zależy tylko od odległości. Będzie on również zależny od utrzymania zgodnego toru jazdy, od odpowiedniego wskazywania zmiany kierunku i wreszcie od tego czy kierowca zatrzymującego się pojazdu zjeżdża w tym momencie na prawą stronę jezdni (co powinien bezwzględnie robić), czy też blokuje z nienacka środek drogi.

Również nie od rzeczy będzie tu wspomnieć, że zatrzymanie samochodu nawet po zjechaniu na prawą stronę nie upoważnia kierowcy do nagłego otwarcia lewych drzwi i wyskoczenia na jezdnię. Taki skok ma groźne następstwa nie tylko dla nieostrożnego kierowcy, ale i dla wozów lub wozu, który chciałby np. przy wąskiej i śliskiej drodze ominąć go, zjeżdżając daleko na lewą krawędź.

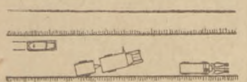
W warunkach jazdy w kolumnie kierowca musi bezwzględnie zapomnieć o swojej indywidualności, a myśleć jedynie o zespole. Najbardziej interesować go musi samochód poprzedzający i jadący za nim, gdyż tak samo jak i on grozi najechaniem na inny wóz przy zbyt małej odległości. Tak samo również jest zagrożony przez następny samochód, jadący za nim .

Reasumując, podstawą bezpiecznej jazdy w kolumnie jest bezwzględne zachowanie przepisanych odległości między wozami, ścisłe przestrzeganie przepisów drogowych oraz zatrzymywanie się po prawej stronie w sposób nieutrudniający jazdę innym pojazdom.

W czym tkwi niebezpieczeństwo?

Pamiętaj...

aby ruszając z miejsca, przy jednoczesnym wyprzedzaniu stojącego przed tobą pojazdu, mieć wystawiony lewy kierunkowskaz, lub rękę czym zasygnalizujesz nadjeżdżającym z tyłu samochodom zajechanie im drogi. Kierowca jadący z tyłu z daleka nie zawsze zauważony, że masz zamiar ruszyć, co przy szybkości i wąskiej jezdni łatwo może spowodować groźne zderzenie.

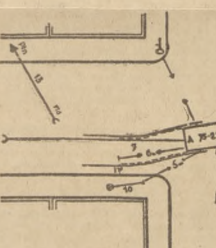


Pamiętaj...

aby przed ruszeniem z miejsca zawsze sprawdzić, czy ztyłu nie nadjeżdża inny pojazd. Gdy znajdujesz się na wąskiej jezdni należy zawsze przeczekać, gdy droga będzie wolna, a nie wymuszać pierwszeństwa przejazdu.

WALCZYMY z wypadkami

60% wszystkich wypadków samochodowych bywa na skutek ignorowania przez kierowców przepisów ruchu kołowego, szczególnie na skrzyżowaniach, przy wymijaniach i wyprzedzaniach innych pojazdów. Niechaj poniżej opisany wypadek będzie przestrogą dla kierowców, zwolenników „kawalerskiej jazdy", której skutki narażają życie ludzkie na śmierć lub kalectwo, a Skarb Państwa na poważne straty.



W ubiegłym tygodniu około godz. 6-ej rano jechał szosą pierwszej klasy samochód ciężarowy ZIS-150, Nr rej. A 75-224 załadowany trzema tonami zboża. Szybkość ZISa wynosiła około 50 km/godz. Nie zmniejszając jej wjechał do małego, leżącego przy szosie miasteczka.

Godzina była wczesna i ruch w mieście niewielki. ZIS jechał więc „na pewniaka". Minął znak sygnalizujący skrzyżowanie dróg i w dalszym ciągu nie zmniejszał szybkości. Tymczasem z prawej strony skrzyżowania, do którego się zbliżył, wyjechał niespodziewanie autobus „Mavag", Nr rej. A-75-082, który też nie zmniejszył szybkości mimo czarno-żółtego trójkąta — sygnalizującego pierwszeństwo przejazdu dla jadących drogą główną.

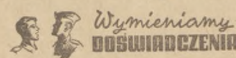
Wypadki następowały po sobie błyskawicznie. Kierowca ZISa-150 widząc wyjeżdżającego z prawej strony „Mavaga" skręcił raptownie w lewo i wpadł na kobietę przechodzącą w tym czasie przez skrzyżowanie. „Mavag" natomiast całą siłą swego rozpędu uderzył w prawy bok wozu ciężarowego.

W wyniku zderzenia uległ rozbiciu przód „Mavaga", natomiast ZIS-150 miał poważnie uszkodzone nadwozie.

Nieprzytomną kobietę, z objawami pęknięcia podstawy czaszki odwieziono natychmiast do szpitala.

Winny zderzenia kierowca autobusu „Mavag", który nie zmniejszym szybkości przed drogą główną i nie dał pierwszeństwa przejazdu jadącemu ZIS-owi, odpowie przed sądem za spowodowanie wypadku oraz nieumyślne spowodowanie śmierci.

J. KOW.



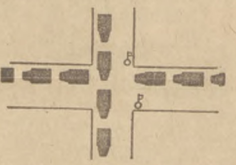
REGULACJA RUCHU GWARANCJĄ SPRAWNEGO MARSZU

W związku ze zbliżającym się wyjazdem na obozy letnie, chciałem podzielić się z Kolegami własnymi doświadczeniami z obozu letniego w roku ubiegłym.

Niezmiernie ważne zadanie stanie przed żołnierzami, na których spocznie obowiązek regulacji ruchu, w pierwszych dniach przybycia na obóz, kiedy po rozładowaniu transportów kolejowych będzie panował ożywiony ruch kolumn samochodowych.

Dlatego przytaczam dwa przykłady, jak winna odbywać się sprawna regulacja ruchu.

Zdarza się często, że do skrzyżowania dróg dojadą dwie kolumny samochodowe. Jeśli to będą małe kolumny składające się przypuśćmy z 6 — 10 samochodów, przepuszczenie ich będzie łatwe. Więcej trudności sprawia natomiast regulowanie ruchem kolumn, których kierunek marszu krzyżuje się i gdy liczą one po kilkadziesiąt samochodów ,lecz i w tym wypadku damy sobie radę ,jeśli zastosujemy się do przykładu pokazanego na rysunku 1.



Posterunki regulacji ruchu przepuszczają kolejno po 5 samochodów z każdej kolumny, dzięki czemu obie kolumny w szybszym czasie mogą przejechać skrzyżowanie dróg.



Posterunki regulacji ruchu przepuszczają po z góry ustalonej ilości samochodów, kolejno z każdej kolumny, co zapewnia szybki i sprawny przejazd przez wąską część drogi.

Jeśli dwie kolumny samochodowe składające się z większej ilości samochodów, spotkają się na drodze na której prowadzone są prace, lub w pewnym miejscu pozostaje do przejazdu tylko wąskie „gardło", gdzie dwa samochody nie będą mogły się minąć ,należy również przepuszczać po kilka samochodów z każdej kolumny kolejno, a ruchem samochodów, kierują dwa posterunki regulacji ruchu jak na rysunku 2.

DOBRZE
45km
←30m→

Utrzymanie odległości zgodnej z regulaminem i przepisami,



pozwoli na zatrzymanie każdego wozu bez obawy uszkodzenia innego samochodu.

ŻLE
45km
←10m→

Niezachowanie odpowiednich odstępów w kolumnie, spowoduje...

STOP

zderzenie o smutnych dla samochodów i kierowcy następstwach

Inż. E. Staszyński

ZAWIESZENIE SILNIKA GAZ M20 / 51

Zbliża się okres letni, a wraz z nim użytkowanie sprzętu w warunkach polowych. Jazda w terenie naraża zespoły podwozia, a wraz z nimi zawieszenie silnika na forsowne wstrząsy. Poniższy artykuł zorientuje żołnierzy służby samochodowej o sposobie zawieszenia silnika GAZ-51.

Silnik GAZ-51 zamocowany jest na ramie w czterech punktach na okrągłych poduszkach gumowych. Przód silnika wspiera się dwoma łapami pokrywy kół rozrządczych na dwóch przednich poduszkach, umieszczonych na drugiej poprzecznicy ramy, tył zaś łapami obudowy sprzęgła na dwóch tylnych poduszkach umieszczonych na trzeciej poprzecznicy.

Dla zabezpieczenia prawidłowej pracy zawieszenia, nakrętki śrub opory silnika zakręca się do oporu tulejek odległościowych i podkładki górnych i dolnych poduszek.

Silnik GAZ M-20 mocuje się w trzech punktach: na dwóch gumowych poduszkach z przodu i na jednej podwójnej — z tyłu.

Poduszki przedniego zawieszenia są wykonane w postaci kawałków miękkiej gumy z przywulkanizowanymi do nich od góry i dołu płytkami metalowymi. Rozmieszczone symetrycznie w stosunku do osi wału korbowego, poduszki przymocowane są do poprzecznicy (górne płytki mocuje się do płytki oporowej silnika, dolne do poprzecznicy), silnik zaś opiera się na nich łapami pokrywy kół rozrządczych.

Tylne zawieszenie umieszczone jest między obudową sprzęgła i kadłubem skrzynki biegów. Składa się ono z dwóch poduszek (górnej bez okuć i dolnej z okuciami) wykonanych podobnie jak poduszki przedniego zawieszenia z miękkiej gumy. Między obudową sprzęgła i poprzecznicą ramy mieści się górna poduszka. Dolną poduszkę umieszczoną pod poprzecznicą mocuje się do niej trzema śrubami. Obie poduszki z umieszczoną między nimi poprzecznicą, ściągnięte są dwiema śrubami, wkręconymi do oporu w obudowę sprzęgła. Dociągnięcie poduszek ograniczają tulejki odległościowe, które górnymi powierzchniami czołowymi opierają się o ochronny kołpak górnej poduszki, przylegający bezpośrednio do obudowy sprzęgła, a dolnymi zaś o płytki przywulkanizowane do dolnej poduszki. Po dociągnięciu, śruby zabezpiecza się zawleczkami.

W celu odciążenia poduszek zawieszenia obu typów silników od sił powstających przy włączaniu sprzęgła a także sił bezwładności przy hamowaniu i przyśpieszaniu samochodu, starających się obrócić silnik w kierunku podłużnej osi samochodu, z lewej strony silnika znajduje się specjalne cięgło. Przedni koniec tego cięgła połączony jest z poprzecznicą ramy a tylny ze wspornikiem przymocowanym do kadłuba silnika. Oba końce cięgła na silniku GAZ M-20 posiadają elastyczne połączenie za pomocą gumowych tulejek. Ażeby gumowe tulejki nie ulegały rozdęciu przy dociąganiu, między nakrętkami cięgła wstawione są metalowe tulejki odległościowe. W silniku GAZ-51 zamocowanie końców cięgła jest sztywne.

Rysunek. Zawieszenie silnika GAZ-51; 1 — gumowe tulejki, 2 — cięgło reakcyjne, 3 — poprzecznica przedniego zawieszenia samochodu, 4 — gumowa poduszka przedniego zawieszenia, 5 — gumowa poduszka tylnego podwieszenia, 6 — tylna poprzecznica umocowania silnika.

UWAGA NA ZAWÓR REDUKCYJNY CIŚNIENIA OLEJU

Strzelec Morawski Stefan, zapytuje jakie przeznaczenie ma tzw. zawór redukcyjny w systemie smarowania silników samochodowych i niektórych motocyklowych, oraz dlaczego nie wszystkie silniki motocyklowe mają taki zawór.

Otóż zawór redukcyjny konieczny jest w systemie smarowania obiegowego pod ciśnieniem. Dlatego więc znajduje się tylko w tych silnikach samochodowych i motocyklowych które są smarowane takim systemem. A więc dla przykładu: nie mamy go w silniku samochodu DKW lub Aero, smarowanymi mieszanką jak również nie spotkamy go w motocyklu BMW-500, — 600 lub 750 gdyż istnieje tam system smarowania częściowo pod ciśnieniem i częściowo rozbryzgiem.

Jeżeli chodzi o przeznaczenie zaworu redukcyjnego, to jak sama nazwa wskazuje ma on obniżać ciśnienie. Rozważmy sprawę w kolejności działania.

Podczas rozruchu zimnego silnika oraz przy początkowym okresie jego pracy, pompka olejowa zasysa z dna silnika skrzepły, zimny olej i przetłacza go do głównego przewodu, napełnionego również zimnym olejem. Wielki opór stawiany przez zimny olej pompce, powoduje zwiększenie ciśnienia, które może doprowadzić do rozsadzenia rurek głównego przewodu.

A — doprowadzenie oleju do pompki
B — wlot do przewodu głównego
C — przepływ do miski olejowej przez zawór redukcyjny.

Aby do tego nie dopuścić, silnik posiada w swym systemie smarowania zawór redukcyjny, którego zadaniem jest niedopuszczanie do nadmiernego wzrostu ciśnienia w przewodach olejowych.

Zawór ten znajduje się przeważnie w kanałach ścianek górnej części silnika, poprzez które pompka przetłacza olej z miski olejowej do przewodu głównego. W cylindrze zaworu redukcyjnego umieszczony jest tłoczek, a w tyle jego — sprężyna, wsparta na śrubie regulacyjnej. Śruba ta już przy fabrycznym montażu silnika została tak ustawiona, że gdy olej osiągnie swoje dopuszczalne ciśnienie, tłoczek pod naciskiem tym cofnie się i zgniatając sprężynę, odsłoni otworek boczny, umożliwiający przez to nadmiernej ilości oleju powrócenie do miski olejowej.

Zawór redukcyjny jest wyregulowany w ten sposób, że ciśnienie oleju nie może przekraczać 3,5 — 5,0 atm. i kierowcy nie wolno jest zmieniać fabrycznej regulacji samemu, może to bowiem doprowadzić do niedostatecznego lub zbyt obfitego smarowania silnika. Nadmierne ciśnienie oleju spowodować może wytłaczanie z panewek nadwyżki smaru, wskutek czego do cylindrów przedostanie się zbyt wiele oleju, który ulegnie spaleniu.

Niewłaściwe wyregulowanie zaworu, zwłaszcza przy rozruchu silnika w porze zimowej, spowodować może nadmierny wzrost ciśnienia oleju w rurkach i kanałach smarowniczych, co doprowadzić może do rozsadzenia rurek, a co za tym idzie — wytopienia panewek wału głównego i zatarcia tłoków w cylindrach.

Podczas rozruchu zimnego silnika należy uwzględnić trudności, na jakie napotyka zimny olej w przedostawaniu się do panewek czopowych, a zwłaszcza do stóp korbowodowych, to też należy przez pewien czas utrzymywać silnik na jak najwolniejszych obrotach. Nadanie zimnemu silnikowi odrazu maksymalnych obrotów spowodować może wytopienie panewek do których zimny olej jeszcze nie zdołał przeniknąć.

COŚ O POMPCE DO DĘTEK

Temat, można powiedzieć śmiało do wyczerpania w trzech wierszach. A jednak może coś napiszemy więcej.

Otóż nie tylko czystość zewnętrzna jest dowodem troski kierowcy o narzędzia, ale odpowiednie utrzymanie pompki wewnątrz. Czasami tylko zdarza się widzieć pompę prawie suchą, której skórzany tłoczek jest elastyczny i przesycany- tłuszczem, dzięki czemu pompowanie odbywa się w dużych „porcjach", przy wykorzystaniu całego skoku i całej objętości. Przeważnie spotykamy pompki mokre od oleju, z wytartym lub pozaginanym tłoczkiem, które oprócz powietrza, przez niedość szczelny przewód gumowy, tłoczą do dętki krople oleju. Posługiwanie się taką pompą w momencie złapania „gumy" wymaga dwu lub trzykrotnego czasu na pompowanie, niż przy pompce sprawia działającej.

Utrzymanie przewodu gumowego w stanie całkowicie sprawnym nie jest przecież ciężkie. Wymaga tylko stosowania dobrych uszczelnień, w miejscu wkręcenia końcówki do pompki, mocnego ściśnięcia przewodu na końcówce do pompowania, oraz baczenia na całość przewodu, nieprzetarcia go jak i nazanieczyszczania olejem i smarami.

Pompka nie powinna być pognieciona lub skrzywiona. Podstawki pod nogi winny być możliwie ciasno osadzone, a rączka drewniana zabezpieczona od dołu i od góry dwiema nakrętkami na trzpieniu pompki.

Pamiętaj, że przewód gumowy do pompowania dętek zniszczysz bardzo prędko przez nieostrożne obchodzenie się z nim i maczanie w oleju.

Dobry pomysł

Stosunkowo wiele wozów nie ma smarowanych ani dokładnie czyszczonych piór resorowych. Wiemy wszyscy, że jest to do pewnego stopnia trudna i brudna praca.

Ale od czego głowa! Otóż proponujemy posługiwanie się pokazanym przyrządem, umożliwiającym rozchylanie piór resorowych bez względu na ich szerokość i grubość.

Sądzimy, że nieskomplikowane to narzędzie można wykonać w warsztatach nawet przy zastosowaniu śrub, sworzni i sprężyn z zużywanych części samochodowych lub motocyklowych.

Czy wiesz JAK PRZELEWAĆ PALIWO

Często zdarza się, że obserwujemy marnotrawienie paliwa wskutek nieumiejętnego przelewania go, szczególnie z dużych beczek do mniejszych naczyń jak kubły, karnistry itp.

Chcąc więc i tu pomóc naszym kierowcom podajemy w dwu rysunkach metodę opróżnienia beczki w chwili gdy rozpoczynamy przelewać z pełnej beczki i z częściowo opróżnionej.

Rysunek 1. pokazuje nam, że najodpowiedniejszym sposobem jest ustawienie beczki na wysokości 1-go metra czy też trochę wyżej i spuszczanie benzyny przy pomocy przewodu gumowego.

Ten drugi sposób jest również zalecany przy wylewaniu oleju z beczki nawet całkowicie napełnionej. Przy tej manipulacji trzeba niestety ubrudzić się olejem gdyż otwarcie i zamknięcie korka beczki musi odbyć się w pozycji takiej jak na rysunku 2.

Rysunek 2. obrazuje nam przelewanie paliwa z beczki częściowo opróżnionej do kubła. Do tego celu wystarczy wykopanie dołka wielkości kubła celem oszczędnego przelania prosto z beczki do kubełka.

Kierowca RACJONALIZATOR

Częste unieruchamianie hamulców hydraulicznych, zdarzające się w samochodach stojących na konserwacji jest jak wiemy przyczyną „spuchnięcia" tłoczków gumowych, albo „zapiecznia się" tłoczków aluminiowych. Powodem jednego i drugiego zjawiska jest stosowanie niezawsze odpowiedniego gatunku hydrolu, który powoduje rozkład gumy lub wywołuje utlenianie aluminium.

Aby zapobiec temu, kłopotliwemu w następstwach zjawisku racjonalizator oficer Michał Junak proponuje oprócz dokładnego przemywania układu hamulców spirytusem, wymianę tłoczków aluminiowych na tłoczki wykonane z bronzu. W wypadku niemożliwości wykonania z powodu braku materiału, celem zmniejszenia powierzchni przylegania tłoczka aluminiowego do cylinderka hamulcowego, należy jednak wykonać obtoczenie powierzchni prowadzącej tłoczka o 1 — 2 mm ze średnicy, tak jak to pokazuje załączony rysunek.

TG — tłoczek gumowy, CH — cylinderek hamulcowy TA — tłoczek aluminiowy po obtoczeniu, MO — miejsce obtoczenia, S — kierunek pracy tłoczka.

Pomysł w zasadzie dobry, jednak wymaga dokładnego sprawdzenia stanu szczęk, kołków rozpierających oraz luzu sworzni mocujących szczęki. Podkreślamy to dlatego, iż siła przenoszona przez tłoczek aluminiowy na szczęki i z powrotem ze sprężyn ściągających przez szczękę na tłoczek, przy pewnych luzach nie będzie przebiegać zgodnie ze strzałką S, lecz może przyjmować pewne odchylenia. W rezultacie tego powstaną dość znaczne siły naciskające tłoczek aluminowy na ścianę cylinderka hamulcowego, co przy zmniejszonej o około 80% powierzchni prowadzącej tłoczka, spowoduje jego kilkakrotnie szybsze wyrobienie się, a co za tym idzie — zacinanie hamulców.

A. Żymirski

USZKODZENIA I NAPRAWA RESORÓW

Nadchodzący okres obozów letnich w eksploatacji sprzętu zmotoryzowanego, oznacza częste jazdy w najrozmaitszych warunkach terenowych i szosowych. Zużycie podwozia, a w szczególności elementów zawieszenia, występować więc będzie w daleko większym stopniu niż w eksploatacji miejskiej.

Rozpatrzymy przeto przyczyny powstawania uszkodzeń resorów i metody ich naprawiania.

Pękanie piór resorowych, zdarzające się dość często, może być przyczyną: zbyt szybkiej jazdy po złych nawierzchniach (przejeżdżania rowków poprzecznych, torów kolejowych itd.) przeładowania wozu, nierównomiernego rozłożenia ładunku, zbyt ostrego hamowania, niedziałających amortyzatorów i wreszcie niedbałej konserwacji resorów. Objawy pęknięcia jednego lub więcej piór resorowych są następujące: wóz „wisi" przechylony na jedną stronę, oś dobija do ramy, koło dociera do wnętrza błotnika przy skręcaniu, wóz „pływa" po jezdni.

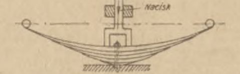
Naprawa pękniętego pióra lub piór ogranicza się do wybudowania resoru, rozebrania i dorobienia nowych części składowych, wraz z ewentualnym młotkowaniem pozostałych piór. Sam przebieg młotkowania wymaga odpowiedniej wprawy i przestrzegania pewnych zasad. Resor rozmontowany stawiamy łukiem do góry na płycie i mierzymy odległość pomiedzy piórami. Jeżeli między pierwszym piórem nośnym a drugim mam np SI-32 mm, to do trzeciego powinno być SII równe około 27 mm, a między trzecim a czwartym tylko 22 mm itd. Sprawdzamy to dlatego, że stosunek tych odległości winien być zachowany po młotkowaniu resora, a więc po powiększeniu odległości od płyty kontrolnej do pióra nośnego. Młotkowanie winno odbywać się przy temperaturze pióra około 40 — 60°C, umożliwiającej trzymanie pióra gołą ręką. Sama czynność



Rys. 1. Tak wygląda stosunek poszczególnych odległości między piórami resora.

młotkowania, polegająca na uderzaniu od wewnętrznej strony w przesuwane po wklęsłej podkładce pióro, powinna być przeprowadzona tak dokładnie, by pióro położone bokiem na płycie kontrolnej tworzyło z nią w każdym miejscu kąt 90°.

Jeżeli wymieniamy całe pióro nośne, musimy pamiętać, że sworzeń nie może być ani wbijany w tulejkę oczka resoru, ani



Rys. 2. Przyrząd ułatwiający składanie młotkowanego resoru.

nie może być tak spasowany by dał się tylko obracać kluczem. Właśnie jedną z przyczyn pękania oczek resorowych jest albo zbyt ciasno spasowany sworzeń i niesmarowany albo zbyt luźno obsadzony i stukający wewnątrz tulei. Przy zakładaniu sworzni trzeba pasowanie doprowadzić do takiego punktu, by sworzeń w tulejce dał się lekko obrócić palcami. Nakrętkę dokręcać po założeniu wieszaków, aż do oporu a następnie zluźnić od 1,6 do 1,3 obrotu i zabezpieczyć zawleczką.

Ogólnie wskazane jest używanie resorów o równej wadze, równej sprężystości i wytrzymałości piór. Niejednakowe zwiększanie mocy resorów prowadzi do pękania piór wskutek powstawania nierównomiernego rozkładu sił obciążających. Załączony rysunek 2 przedstawia prosty przyrząd, którego stosowanie rozwiązuje w zupełności kłopoty często spotykane przy składaniu świeżo młotkowanych resorów.

NIE „RYSOWAĆ" PRZEDNIEJ SZYBY

Codzienna nawet niedługa jazda miejska czy też szosowa powoduje osiadanie kurzu na szybach samochodu. Szczególnie szyba przednia ulega zakurzeniu lub zabłoceniu w sposób utrudniający widoczność po paru dniach nie wycierania jej. Wycierania? Właśnie tu leży błąd, który musimy zrozumieć i starać się go nie powtarzać. Kurz jest drobniutkimi cząsteczkami krzemu, a zebrany nawet w małej stosunkowo, parogramowej porcji, może nam służyć jako ścierniwo nawet do docierania zaworów.

Innymi słowy nie wolno szyb wycierać z kurzu bo drapiemy i rysujemy ich powierzchnię. Na wszystkich rysach kurz zatrzymuje się jeszcze szybciej. Po pewnym czasie szyba całkiem matowieje i robi stale wrażenie brudnej i zakurzonej.

W jaki więc sposób należy utrzymywać szyby w czystości?

Po pierwsze — nie dopuszczać nigdy do wycierania na sucho ani szmatą, ani skórą. „Odkurzanie" na sucho może nastąpić tylko przy pomocy specjalnej szczotki z miękkich piór, które nie powodują drapania szyby, gdyż jedynie strącają z niej kurz bez jego rozcierania po całej powierzchni.

Właściwe oczyszczanie szyby może nastąpić wyłącznie pod lekkim strumieniem wody przy pomocy miękkiej szczotki. Nie wolno jest stosować „mycia" ścierką w kuble z wodą, ponieważ przynosi to prawie takie same rezultaty co wycieranie na sucho.

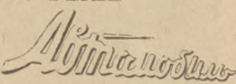
Umiejętne i dokładne mycie szyby ma bardzo nzaczny wpływ na widoczność podczas deszczu i pracy wycieraczki. Przejrzystość szyby zapewniamy sobie przetarciem jej po myciu miękką flanelą, zmoczoną w słabym roztworze spirytusu.

A. Ż.



Szer. Strzemecki prawidłowo myje przednią szybę Skody 1101.

CO PISZE



Charkowski klub automobilowy przeprowadził w listopadzie ubiegłego roku samochodowe i motocyklowe próby szybkości na dystansie 1 km z miejsca i rozbiegu.

Na tych próbach młody sportowiec amatorskiego klubu sportowego Trud" W. Nikitin na samochodzie własnej konstrukcji (w klasie do 2.500 ccm) ustanowił dwa nowe wszechzwiązkowe rekordy szybkości.

Pomysł zbudowania wyścigowego samochodu zrodził się w umyśle Nikitina na wszechzwiązkowych wyścigach odbywających się w sierpniu 1950 r. Specjalnie zainteresował go samochód m-ki Pobieda z wydłużoną opływową karoserią. Po pierwszych próbach Nikitin dalej pracował nad jego udoskonaleniem. Nowy wyścigowy wóz został skonstruowany i przygotowany w krótkim czasie przy aktywnej pomocy robotników charkowskiego klubu automobilowego i mechaników gorkowskich zakładów samochodowych.

Na nowym udoskonalonym wozie Nikitin na zawodach w dniu 14 i 15 grudnia ub. roku, ustanowił 3 nowe wszechzwiązkowe rekordy osiągając 1 km z rozbiegu w czasie 20,98 sek. przy średniej szybkości 171,591 km/godz., 1 km z miejsca w czasie 36 sek. przy średniej szybkości 100 km/godz., oraz 5 km z rozbiegu w czasie 1 min. 49,18 sek. przy średniej szybkości 164,910 km/godz.

Przytaczamy niektóre techniczne dane nowego wozu.

Pojemność cylindrów powiększono z 2,12 do 2,14 l. przez zwiększenie średnicy cylindrów do 88,84 mm. stopień sprężania podwyższono z 6,2 do 9,5 atm. Siła wynosi 70 KM przy 3.800 obrotach.

Celem lepszego i szybszego wypełniania komory sprężania mieszanką podłączono 2 gaźniki typu K-22-6 z których każdy zasila obydwa cylindry. Podawanie powietrza do gaźników odbywa się przez specjalne przewody rozszerzone przy wlocie, których otwory skierowano wlotami do kierunku jazdy aby wykorzystać wsteczny prąd powietrza.



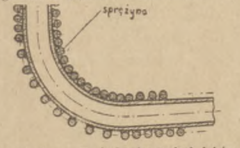
Stosunek przekładniowy w tylnym moście wynosi 3,3:1. Samochód jest dwuosobowy, nadwozie metalowe, szerokość wozu 1.800 mm, długość — 6.500 mm, wysokość wraz z kabiną — 1.300 mm, waga — 1.100 kg.



ZGINANIE RUREK MIEDZIANYCH

Gięcie miedzianych rurek do przewodów paliwowych lub olejowych natrafiało dotąd na pewne trudności. Wypełniać trzeba było rurkę piaskiem, zatykać oba końce i zginać podgrzewając powoli. Sposób jednego z mechaników moskiewskich Dymitra Kupczenko jest o wiele prostszy i praktyczniejszy.

1. Rurkę podgrzewa się w miejscu gięcia. 2. Wciskamy rurkę w sprężynę o takiej długości, jak łuk gięcia. 3. Przyciskając dwoma kciukami sprężynę (aby się nie przesuwała) zginamy rurkę wg. potrzebnego łuku. 4. Zsuwamy sprężynę kręcąc nią.



W celu uzyskania bardzo małych łuków (małego kąta), w czasie gięcia pokręcać trzeba sprężyną w kierunku przeciwnym do kierunku uzwojenia. Zwoje sprężyny naciskają równomiernie na całą powierzchnię zewnętrzną rurki i nie powodują wgięcia się rurki po wewnętrznej stronie łuku. Dobrze jest mieć pod ręką spirale z drutu (o śr. około 1 mm) na różne średnice rurek. Średnica wewnętrzna sprężyny musi być o 0,3 do 0,5 mm większa niż średnica zewnętrzna rurki.

Sposób ten jest bardzo prosty i znajdzie napewno zastosowanie w każdym warsztacie samochodowym.

Por. inż. Zdzisław Gęslarz



CZY NACISK ZALEŻY OD CIĘŻARU?



Sześć rysunków konkursowych wykazuje w jakim stopniu każda z poszczególnych postaci i pojazdów wywiera nacisk swoim ciężarem na powierzchnię ziemi. Nasz konkurs polegać ma na ułożeniu rysunków, w kolejności wzrastającego nacisku. Po ułożeniu wstawcie w wolne kółka kolejną liczbę rysunku, a nam przyślijcie rozwiązanie, np. rys. a = 1, b = 4 itp. Przy rozwiązywaniu konkursu zwróćcie uwagę na ciężar danej postaci lub pojazdu w stosunku do powierzchni, — na którą wywiera nacisk.

Rozwiązanie tego konkursu prosimy kierować na na adres Redakcji „Za Kierownicą" do dnia 5.V br.

Za najlepsze rozwiązanie przeznaczamy drogą losowania 10 książek fachowych.

START do nowego SEZONU

8 kwietnia, wszędzie, gdzie tylko znajdują się motocykliści i samochodziarze zrzeszeni w Polskim Związku Motorowym, zagrały silniki maszyn. Rozpoczął się nowy sezon sportu motorowego. Pod klubowymi proporcami stanęły w równych szeregach nasze SHL-ki, czeskie Jawy, 350-tki BMW produkcji NRD, a dalej samochody Skoda i Pobieda, oraz ciężarówki Star i ZIS na których w licznych imprezach startowali już w roku ub. kierowcy cywilni i wojskowi.

Bogaty kalendarz tegorocznych imprez pozwoli im na dalsze pogłębianie umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego w różnorodnych warunkach, przyczyni się, że jeszcze lepiej i dokładniej opanują technikę motoryzacyjną, a tym samym będą mogli uzyskać o wiele lepsze wyniki w swej pracy zawodowej kierowcy i mechanika.



W trudnych raidach wypróbowany zostanie motocykl krajowej produkcji, a zawodnik poddany poważnemu egzaminowi. Oto przodownik pracy W. Markiewicz na maszynie SHL.

Działalność sportowa to jednakże tylko część pracy, jaką zakreślił sobie w roku bieżącym PZMot. Obok organizowania imprez motocyklowych w kat. raidowej, wyścigowej i na żużlu, oraz imprez samochodowych jak Jednodniowe Jazdy Konkursowe, Jazdy Patrolowe i Nocne, spotkań ogólnokrajowych i międzynarodowych — Związek Motorowy rozwinie szeroką działalność szkoleniową, wśród młodzieży, zawodowych kadr kierowców, w Ośrodkach Maszynowych i PGR.

W tym celu postanowiono zorganizować jeszcze w r. 1951 co najmniej 4 ośrodki motoryzacyjne. Ośrodki te wyposażone w odpowiednie pomoce naukowe: przekroje, modele i tablice, zaopatrzone w biblioteki fachowe i dysponujące wysoko wykwalifikowanymi wykładowcami, będą w stanie zapewnić, zarówno młodzieży, jak i starszym czy to amatorom, czy pracownikom motoryzacji, otrzymanie wiedzy technicznej w szerokim zakresie. Sprzęt motorowy, który ośrodki posiadać będą do swej dyspozycji, pozwoli na przeszkolenie praktyczne i wyuczenie prowadzenia pojazdu.

W dziale szkoleniowym postanowiono jeszcze zorganizować ok. 300 kół motorowych dla młodzieży przy szkołach zawodowych i ogólnokształcących, a na wsiach roztoczyć opiekę nad pracownikami przynajmniej 17 POM. Kierowcom zawodowym zostanie zapewniona wydatna pomoc przez udzielanie porad fachowych i prawnych, przez wygłaszanie odczytów i pogadanek w ramach popularnych już „czwartków motorowych".

Około 1.000 kierowcow zawodowych zostanie przez PZMot przeszkolonych na wyższy stopień prawa jazdy. W ramach akcji współzawodnictwa szkoleniowego klubów zrzeszonych w PZMot wyszkolonych zostanie na prawo jazdy III kat. conajmniej 15.000 osób, a prawo jazdy motocyklowe uzyska 10.000 osób.

W porozumieniu z ZMP przeprowadzone zostanie szkolenie ideowe aktywu sportowego i działaczy w terenie.





Kierowcy zawodowi dzięki Jazdom Konkusowym podniosą swoje kwalifikacje. Na zdjęciu Mistrz JJK kierowca Z. Skoczkowski, który na radzieckim samochodzie Pobieda zwyciężył w tej trudnej eliminacji.

W ten sposób zapewnione będą wszelkie warunki wychowania nowych, wartościowych pracowników motoryzacji i transportu — kierowców i mechaników. Żołnierze naszej służby ze szczególnym zainteresowaniem śledzić będą prace PZMotu na tym odcinku. Stały wzrost bowiem wykwalifikowanych kadr motorowych, wychowanie techniczne naszej młodzieży gwarantuje systematyczny dopływ wartościowego elementu dla potrzeb służby samochodowej ludowego wojska.

Dalszy odcinek prac Związku Motorowego to rozwijanie myśli technicznej i konstrukcyjnej, to zapewnienie pomyślnych warunków w pracy racjonalizatorom i nowatorom, zarówno użytkownikom sprzętu motorowego jak i pracownikom polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zagadnienia te, podlegające Wydziałowi Technicznemu PZMot, zostały również w roku bieżącym postawione jako jeden z ważniejszych odcinków pracy.

I tak uruchomiony zostanie w dniu 22 lipca br. Centralny Ośrodek Doświadczalny w Warszawie, w którym racjonalizatorzy i konstruktorzy będą mogli otrzymać pomoc fachową i urzeczywistnić swoje projekty. Tu będzie również miejsce opieki dla sprzętu Kadry Reprezentacyjnej.

Jednym z zadań Ośrodka Doświadczalnego będzie wyprodukowanie własnego sprzętu sportowego oraz ulepszanie posiadanych już maszyn wyczynowych. M. in. zostaną przerobione dwa samochody DKW (produkcji Niemieckiej Republiki Demokratycznej) na samochody wyścigowo-sportowe. Śmiałym projektem jest skonstruowanie polskiej żużlówki, ponieważ tego typu maszyn nie produkuje dotychczas przemysł krajów demokracji ludowych.

Wydział Techniczny postanowił również rozesłać w najbliższym czasie szczegółowo opracowane konspekty, dotyczące przygotowania sprzętu motorowego przed zawodami.

W dziale propagandy i prasy PZMot postawiono sobie za zadanie wydawanie począwszy od 1 maja br. popularnego pisma sportowego, a dalej zorganizowanie biblioteki fachowej oraz biuletynu bibliograficznego prasy fachowej polskiej i krajów demokracji ludowych ze szczególnym uwzględnieniem piśmiennictwa radzieckiego.

Z prac na tym odcinku niejednokrotnie zechcą zapewne skorzystać żołnierze naszej służby. Pomocą w porozumieniu się z Zarządem Głównym lub Zarządami Okręgów PZMot powinny tu być coraz szerzej rozbudowujące się Kluby Wojskowe i ich Sekcje Motorowe. Osiągnięcia Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego wskazują, że rozwój sportu w wojsku poszedł po właściwej linii. Sekcja Motorowa CWKS jest już mimo swego krótkiego istnienia jedną z najsilniejszych sekcji sportu motorowego w kraju. To też Okręgowe WKS-y, skupiające coraz liczniej aktywistów naszego sportu oraz kluby motorowe przy jednostkach służby samochodowej winny utrzymywać stałą łączność z kierownictwem Związku Motorowego.

Na łamach „ZA KIEROWNICĄ" informować będziemy bieżąco naszych Czytelników o osiągnięciach i pracy PZMot. Zamieszczać będziemy reportaże z imprez motorowych, samochodowych i motocyklowych, a przede wszystkim z raidów, biegów terenowych, w których zawodnicy wojska nie tylko będą startować, ale — jesteśmy tego pewni — zajmować będą czołowe miejsca.

Stefan L. Strzałkowski



Tegoroczny sezon rozpoczęli na manifestacją, w której podkreślili w Narodowym Froncie walki si sportowcy motorowi uroczystą swą wolę pełnego uczestniczenia o pokój i Plan 6-letni. W stolicy złożyli również motocykliści i samochodziarze wieniec pod pomnikiem Braterstwa Broni żołnierzy polskich i radzieckich (zdjęcie powyżej).



Wśród zgromadzonych na pl. Zwycięstwa w Warszawie klubów motorowych wyróżniała się swą postawą Sekcja Mot. CWKS z mistrzem sportu A. Żymirskim na czele.



Intensywne szkolenie motoryzacyjne młodzieży staje się z każdym dniem coraz ważniejszym zagadnieniem. Pracy w tej dziedzinie podjął się PZMot i mamy nadzieję, że wywiąże się z niej zadawalająco, a zwiększone szeregi kierowców i pracowników transportu wzmocnią jeszcze bardziej polską motoryzację.

KALENDARZ SPORTOWY PZMot

— MOTOCYKLOWY

20.V.	Warszawa	Wyścig uliczny (eliminacja).
27.V.	Warszawa	Mecz żużlowy reprezentacji Polski.
3.VI.	Poznań	„Złoty Kask" na torze trawiastym.
10.VI.	Warszawa	Raid eliminacyjny.
17.VI.	Szczecin	Wyścig uliczny (eliminacja).
24.VI.	Wrocław	Mecz żużlowy Polska — Austria.
8.VII.	Kraków	Wyścig uliczny (eliminacja).
15.VII.	Szczyrk	Raid eliminacyjny AZS-u.
29.VII.	Kraków	Raid patrolowy Gwardii.
5.VIII.	Poznań	Grand Prix Polski.
12.VIII.	Zakopane	Raid Tatrzański.
2.IX.	—	Międzynarodowe wyścigi uliczne.
9.IX.	Poznań	Zawody żużlowe im. A. Smoczyka.
16.IX.	Warszawa	Wyścigi uliczne (eliminacja).
23.IX.	Chylice	Moto-cross (eliminacja raidowa).
30.IX.	Warszawa	Mecz żużlowy repr. Polski.
21.X.	—	Raid patrolowy CWKS.

— SAMOCHODOWY

V—IX.	—	Jednodniowe Jazdy Konkursowe: samochodów ciężarowych i osobowych.
3—10.VI.	—	Międzynarodowy raid samochodów ciężarowych.
IX—X.	Warszawa	Próby przyśpieszenia.
XI—XII.	—	Jazdy nocne CWKS-u.
XI—XII.	Warszawa	Jazda na oszczędność paliwa.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 658.2B-29516